

ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS EN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN
PERÚ

ESTUDIANTE:

INSUASTY SÁNCHEZ VALENTINA

UNIEMPRESARIAL FUNDACIÓN UNIVERSITARIA EMPRESARIAL DE LA

CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

NEGOCIOS INTERNACIONALES

PROMOCIÓN 11

BOGOTÁ, 2019

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	3
ABSTRACT.....	4
INTRODUCCIÓN.....	5
METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN	6
DESARROLLO.....	7
1. Antecedentes	7
2. Economía Peruana.....	12
3. Principales puertos de Perú.....	14
3.1 Estrategias implementadas.....	16
CONCLUSIONES	18
BIBLIOGRAFÍA	19

RESUMEN.

En el presente artículo se pretende conocer las políticas implementadas en Perú en materia de infraestructura portuaria, para evaluar que tan efectivas han sido y como han ayudado a mejorar la economía peruana. Para esto se realizó una investigación desde la apertura económica y como fue mejorando la infraestructura gracias a esta.

Posteriormente, se analizaron las estrategias y/o políticas de modernización institucional, la incorporación de capital y la gestión de privados en la explotación de puertos y terminales que permitió mejorar la demanda de carga, incluyendo el tráfico de naves, volviendo más competitivo y eficiente al país en gestiones portuarias.

Palabras clave: Apertura económica, infraestructura portuaria, modernización, políticas, puertos, terminales.

ABSTRACT.

This article is intended to know the infrastructure policies implemented in Peru's port, to evaluate how effective have been and how they have improved the Peruvian economy. This was an investigation from economic openness and how it was improving thanks to this infrastructure.

Subsequently, the strategies and/or politics of institutional modernization were analyzed, the incorporation capital and the management of private in the ports exploitation and terminals that allowed to improve the demand of load, including the traffic of ships, Becoming more competitive and efficient to the country in port managements.

Key words: Economic opening, modernization, politics, port, port infrastructure, terminals

INTRODUCCIÓN.

El objetivo principal de este trabajo es analizar la importancia de la infraestructura portuaria peruana en materia de comercio exterior, teniendo en cuenta que el 80% de los productos comercializados en el mundo son transportados vía marítima. Por esta razón es de vital importancia que los países que interactúan en el comercio internacional cuenten con una infraestructura portuaria adecuada, moderna y eficiente que garanticen una actividad de forma veloz y segura.

La República de Perú es un país que se encuentra ubicado en el sur del continente de América, limita al norte con Colombia y Ecuador, al este con Brasil, al sureste con Bolivia y Chile, al oeste con el océano pacífico, es un país que cuenta con una gran diversidad flora y fauna. Según el informe de competitividad global del 2018 el país se encuentra en la posición 63 de 140 economías con un puntaje de 61,3 (Schwab, 2018); Perú a lo largo de su 3.070,5 km de costa cuenta con 85 puertos marítimos, siendo el puerto del Callao, Paita y el Matarani los puertos con mayor transporte de mercancías para el comercio nacional e internacional.

A lo largo del presente artículo se tratarán temas de infraestructura portuaria como las estrategias implementadas desde el gobierno, los puertos principales del país, impacto en la economía que nos permitirá detectar si han sido efectivas y de esta manera establecer de una manera más acertada recomendaciones que brinden oportunidades para que los puertos sean más competitivos a nivel regional, lo que permitiría desarrollar una economía más fuerte.

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

El presente artículo se desarrolla con una metodología descriptiva, la cual se utiliza para ampliar las condiciones prevalecientes, las condiciones y las características de la situación que se está estudiando (QuestionPro), por esta razón, se presentará cómo se dio el proceso de apertura comercial de Perú lo que conllevó al desarrollo de unas estrategias en materia de infraestructura portuaria, terrestre y aérea y evidenciar como se ha visto beneficiada su economía gracias a esto.

De esta manera, se recolectó información por medio de fuentes secundarias oficiales que permitieran establecer el contexto en el que se encuentra el país en cuanto a infraestructura, y asimismo identificar las falencias que posee y brindar unas recomendaciones que le permitirán generar una mayor conectividad en la infraestructura vial, marítima y aérea, lo que traerá un crecimiento económico para el país.

DESARROLLO

1. Antecedentes

Inicialmente la República de Perú se dedicaba principalmente a la explotación y exportación de los recursos naturales y de la agricultura, a partir de las políticas de industrialización implementadas en los 50', 60' y 70' se basaron básicamente en la sustitución de importaciones para promover el desarrollo de la industria nacional, pero tuvieron poco impacto debido a la crisis económica de finales de los años 80 y a la implementación de una política neoliberal (Deperu.com, 2007). Durante el gobierno de Alberto Fujimori en 1990 intentó hacerle frente a una fuerte crisis económica donde la moneda peruana (en ese entonces Inti) se devaluó cerca de un 227%, la inflación alcanzó 7694,6%, el precio de la gasolina y de los alimentos básicos se incrementaron a más de un 300%. De esta manera se anunció un shock económico que se le dio el nombre de “Fujishock” que se basaba en la eliminación de subsidios, aumento de precios constante de productos y un salario mínimo que se mantuvo estable (República, 2008), siendo los ciudadanos los más afectados, debido a que de un día para otro perdieron su capacidad adquisitiva, sus trabajos, sus negocios y sus estudios, sin embargo, la medida implementada por Fujimori logró controlar la inflación y aumentar crecimiento del PIB en un 84% pasando de USD \$28.320 millones en 1990 a USD \$52.139 millones en 1995.

La República de Perú inicio el proceso de apertura comercial en 1992, lo cual le permite a un país la facilidad de establecer transacciones de bienes y servicios con diferentes países, para esto se realizó principalmente en los siguientes ejes (Barreto, 2012)

- Desmantelamiento del proteccionismo: Por el aumento de los precios del mercado y de las medidas proteccionistas implementadas la mejor salida para reducir esta problemática fue la reducción de aranceles y modificación de medidas no arancelarias, como resultado generó la entrada de productos a precios asequibles al pueblo peruano, esto motivó en un ámbito internacional a que Perú abriera sus puertas a nuevos mercados y negociaciones con el mundo.

Entre los años 1990 y 1993 la medida que adoptó fue establecer dos tipos de aranceles dejando uno en 15% y el otro en 25% como resultado se pasó de un porcentaje arancelario del 66% a un 17% finalizando el año 1993. Por otro lado, el gobierno tomó la decisión de eliminar las barreras no arancelarias y todo tipo de restricciones con monopolios, precios, calidad de los productos en medidas sanitarias y fitosanitarias.

- Incentivos a las exportaciones: Como promoción a las exportaciones se eliminó la retribución de impuestos y además se fomentó la transformación de materias primas en productos terminados los cuales daban mayor valor a las exportaciones al ser enviados al exterior. También se crearon institución para la promoción de exportaciones como lo fue PROMPEX, la cual brindaba orientación al exportador, de cómo hacer que su producto o servicio fuera apto en el mercado de destino. Esto no se realizó en las grandes ciudades sino también a lo largo del territorio con centros de transformación y exportación que permitían, que los empresarios fueran exonerados de impuestos en un periodo de 15 años donde además recibían acompañamiento por parte de PROMPEX.

- Conectando con mercados internacionales: Después de tener una base arancelaria no favorable para las exportaciones e importaciones, el gobierno empezó con la negociación de tratados de libre comercio fue con el APTA (Preferencias arancelarias Andinas), con el paso de los años ingresa a la OMC (Organización Mundial del Comercio) donde ya entró en juego con los países que ya hacían parte de esta organización, para este entonces ya se contaba con un sistema arancelario, un plan de comercio exterior y de negociaciones internacionales mucho más sólido.

En el 2005, en Perú mantenía un déficit en infraestructura portuaria de US\$ 6.500 millones (Doerr, 2011), lo que consistía en una deficiencia en las instalaciones portuaria que no lo hace competitivo frente a otras regiones del mundo, por esta razón el gobierno peruano en el 2006 decide iniciar con la concesión de tres proyectos de terminales para el puerto de Callao que le permitieran tener una terminal multipropósito, la terminal granelera y la terminal minerales, con la implementación de este y más proyectos el gobierno pretendía disminuir el déficit en infraestructura portuaria y mejorar su posicionamiento frente a los puertos de Latinoamérica.

Las inversiones en la infraestructura desde el año 2009 ha generado una mejora significativa en la conectividad vial, marítima y aérea del país con el resto del mundo; alcanzando una inversión de hasta US\$4000 millones, donde el mayor porcentaje proviene del sector privado. Gracias a este aumento de inversión, evidencia una mejora en la productividad y reducciones en las tarifas, permitiendo que la economía Nacional crezca. Según el Banco Mundial la reducción en los costos de transporte incrementa las exportaciones en un 8% (Gestion, 2017). Lo que incentiva a los productores nacionales a comercializar sus mercancías en el exterior.

El gobierno peruano es consciente que para ser competitivo a nivel internacional requiere contar con terminales portuarios y realizar mayores mejoras en infraestructura y logística de los puertos, para de esta manera propiciar un desarrollo, un incremento en el crecimiento económico y social al interior del país. Por esta razón, mientras que en el 2010 se movilizaban 70 toneladas métricas de carga en los puertos del país, han aumentado a 104 millones de toneladas métricas en el 2017. También se han realizado diferentes convenios internacionales que han permitido y contribuido con el desarrollo de la infraestructura portuaria del país, algunos son:

- Acuerdo marco de cooperación y asistencia técnica entre la APN y la fundación Valenciaport (2007): El cual expresa que se comprometen a una cooperación y colaboración que permita mejorar los niveles de eficiencia de los servicios portuarios fomentando procesos de modernización, planificación y desarrollo.
- Convenio APN - Puertos del Estado de España (2008): Donde las partes establecen una cooperación para el intercambio de información y experiencias, reformas en sistemas portuarios, seguridad, modernización y desarrollo portuario para el turismo de cruceros y viajeros esto con el fin de beneficiar a ambas partes.
- Acuerdo entre la APN - CIP OEA (2009): Tiene como objetivo fomentar una colaboración e intercambio de experiencias entre las partes que permita mejorar las prácticas aplicadas y modernizar el sistema portuario.
- Convenio Marco de Cooperación entre APN y la Empresa Portuaria Valparaíso (2018): El cual establece que las partes prestarán cooperación que permita fortalecer la competitividad portuaria por medio del intercambio de información e investigación

que contribuya al desarrollo eficiente y óptimo de los puertos. (Ministerio de transporte y comunicaciones, 2018)

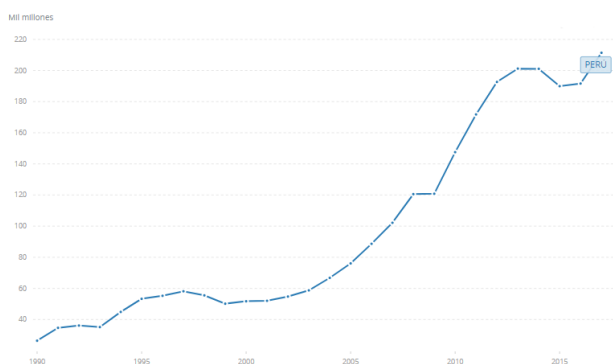
Gracias a los convenios realizados, se han visto beneficiados los principales puertos portuarios y la transferencia información que se convierte en herramientas para los operarios y de este modo reducir el tiempo en ejecución en sus actividades.

2. Economía Peruana

La economía peruana actualmente es la número 5 de América Latina, su economía se puede clasificar en tres sectores, el primero de estos es la agricultura, gracias a sus diferentes pisos térmicos y a las cordilleras que atraviesan el país, se presta para cultivar diferentes productos, como el maíz, azúcar, trigo, caña de azúcar y además de materias como el algodón aportando el 7.5 % al PIB y generando empleo en un 26% a nivel nacional. (Trade, s.f.)

El segundo es el sector industrial la parte más importante del sector industrial es la minería, donde sus principales productos de extracción son el cobre y el oro que aporta un 0,4% al crecimiento del país, igualmente se extrae plata, zinc y plomo, cuentan con reservas de gas natural y petróleo aportando el 36,3% al PIB y brinda empleos alrededor del 17,4% de la población activa. Por último, se encuentra el sector terciario que se basa en el turismo y la construcción contribuyendo el 56,1% al PIB y empleando al 56,8% de la población. (Trade, s.f.)

Grafica 1. PIB Perú (US\$ a precios actuales)



Fuente: Banco Mundial y datos sobre cuentas nacionales de la OCDE (2019) (mundial, s.f.)

En la gráfica anterior se puede observar que desde la apertura económica en 1990 la economía peruana ha venido en crecimiento constante, gracias a las exportaciones y una política económica que ha favorecido el comercio exterior del país.

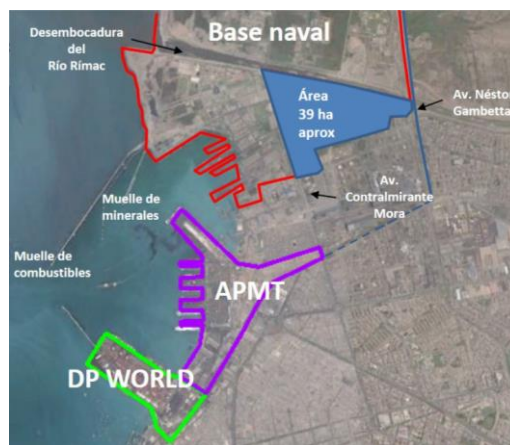
- **Exportaciones:** Los principales países a los que exporta Perú son China, Estados Unidos, Brasil, México y Ecuador, donde los principales productos exportados son minerales, combustibles, frutas y hortalizas, algunos metales y productos manufacturados del mismo. (Solution, s.f.)
- **Importaciones:** Los principales países a los que Perú importa son China, Estados Unidos, Suiza, República de Corea e India, donde los principales productos son combustibles minerales, aceites, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas, material eléctrico, vehículos automóviles y algunos plásticos y sus manufacturas.

3. Principales puertos de Perú

Perú cuenta con tres puertos principales para el comercio exterior, exportaciones e importaciones, los cuales se encuentran uno al norte del país en el departamento de Piura y lleva el nombre de puerto de Paíta, en el centro-oeste en la ciudad de Lima se encuentra el puerto del Callao y en el sur en la ciudad de Arequipa el puerto de Matarani; además cuenta con 10 puertos que se encuentran distribuidos a lo largo de los 3.070,5 km de la costa peruana que se encarga solo de la exportación de productos.

- Puerto del Callao: Se encuentra ubicado en la ciudad de Lima, se caracteriza por ser uno de los principales puertos del pacífico caracterizándose por su capacidad de almacenaje y tráfico se encuentra dividido entre secciones:

Ilustración 1. Puerto del Callao- Lima



Fuente: ProInversión, Agencia de promoción de la inversión privada- Perú (ProInversión, s.f.)

- APM TERMINALS: la cual es la parte de carga del terminal y se enfocan en la parte de carga de metales, granos, aceites, textiles, maquinaria, etc.
- DP World: Se encarga de las operaciones logísticas del puerto, además de atender las naves de última generación que hacen una parada en la parte más sofisticada del país.

- Transportadora Callao: Esta parte del puerto está conformada por un grupo de empresas, la cual cumple la función de transportar todo tipo de minerales y concentrados hacia los buques.
- Paita: Es el principal puerto al norte del Perú, el cual recibe el mismo nombre de la ciudad de Paita, ya que se encuentra ubicado a 56 km de esta. La función principal de este puerto es el manejo de productos hidrobiológicos y agrícolas, gracias a su temperatura ambiente. El puerto ha pasado distintos problemas administrativos debido a que no se ha definido si es administrado totalmente por sectores públicos o privados.

Ilustración 2. Puerto de Paita- Paita



Fuente: Sacex consulting- Agencia de carga internacional (Sacex consulting, s.f.)

- Matarani: Se encuentra ubicado al sur del país cerca de la ciudad de Arequipa, se caracteriza por el movimiento de granel y productos sólidos, es uno de los puertos más modernos que tiene Perú. Además, se realizarán modificaciones para que se

convierta en un centro turístico y las personas puedan acceder más fácil a los lugares turísticos del sur del país.

Ilustración 3. Puerto de Matarani- Arequipa



Fuente: Sacex consulting- Agencia de carga internacional (Sacex consulting, s.f.)

3.1 Estrategias implementadas

El gobierno peruano desde el 2004 ha implementado su estrategia de crear alianzas con entidades públicas y privadas del país, como el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, el organismo de la inversión en infraestructura de transporte público, empresa nacional de puertos (ENAPU S.A), ProInversión, fundación para el desarrollo solidario (FUNDADES), Instituto Peruano de Energía Nuclear, Autoridad Portuaria Nacional en las Instalaciones de la Cámara de Comercio del Callao, Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, Gobierno regional de Arequipa, la Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías, APM terminals Callao S.A, entre otros; quiénes permiten la transferencia de sistemas y conocimiento, la implementación y mantenimiento de los sistemas de desarrollo de proyectos, el estudio para el proyecto portuario del terminal de Corio, también adecuaciones de las instalaciones y promoción de proyectos que le brinden a los principales

puertos nacionales mayor capacidad de carga permitiendo la entrada de buques más grandes.

Adicionalmente, ha impulsado el ingreso de capital extranjero para la mejora de la infraestructura portuaria.

CONCLUSIONES

Se puede concluir que el gobierno peruano aún presenta falencias en la infraestructura portuarias, se requiere implementar estrategias que aporten y generen una mejora en la adecuación de los puertos, de esta manera ayudarían al desarrollo y crecimiento del país generando un aporte al incremento de la productividad del mismo, adicionalmente se disminuiría el déficit que se presenta en el sector de la infraestructura de la región.

Se debe generar una estrategia que incentive a la inversión de capital privado ya sea nacional o internacional que permita mejorar y generar una conectividad en la infraestructura vial, marítima y aérea; esto permite mantener un desarrollo sostenible en el tiempo, igualmente la ampliación y equipamiento de la infraestructura portuaria ya existente, esto daría como resultado el ingreso de buques con una mayor capacidad de carga para exportar e importar, aumento de esta manera la eficiencia portuaria.

BIBLIOGRAFÍA

Autoridad portuaria nacional. (18 de Mayo de 2007). Obtenido de Autoridad portuaria nacional: <https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/04/pdf/4751CLRVQF2GTOGKZDYH9MZMEJ0ASTPBDN YW.pdf>

Autoridad portuaria nacional. (4 de Diciembre de 2007). Obtenido de Autoridad portuaria nacional: <https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/04/pdf/1YOTDJPB9LP8SWJDMVBNHIE6Z3RO5FF04MX Q.pdf>

Autoridad portuaria nacional. (8 de Abril de 2008). Obtenido de Autoridad portuaria nacional: <https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/04/pdf/7KHQSMGRFXTPEFICYP8ZI1UNGNB34KJ9H0L M.pdf>

Barreto, H. J. (2012). *Impacto de la apertura comercial sobre el desempeño de la economía peruana*. Lima: Editorial San Marcos E. I. R. L., editor.

comercio, E. (12 de Noviembre de 2012). *El comercio*. Obtenido de El comercio: <http://archivo.elcomercio.pe/economia/peru/puerto-callao-podra-recibir-buques-15-mil-contenedores-2014-noticia-1502289>

comercio, E. (19 de Junio de 2018). *El comercio*. Obtenido de El comercio: <https://elcomercio.pe/economia/opinion/economia-actividad-portuaria-edgar-patino-noticia-529068>

Deperu.com. (2007). *Deperu.com*. Obtenido de Deperu.com:

<https://www.deperu.com/abc/economia/140/historia-de-la-economia-peruana>

Doerr, O. (2011). *Políticas portuarias*. Santiago de Chile: Naciones unidas.

Gestion. (21 de Junio de 2017). *Gestion*. Obtenido de Gestion:

<https://gestion.pe/suplemento/comercial/terrenos-industria/cual-son-ventajas-tener-buena-infraestructura-portuaria-1002816>

holding, A. I. (s.f.). *Andino Invesment holding*. Obtenido de Andino Invesment holding:

<http://www.camara-alemana.org.pe/downloads/110921G21-Carlos-Vargas-LoretdeMola-AIH.pdf>

Ministerio de transporte y comunicaciones. (5 de Diciembre de 2018). Obtenido de

Ministerio de transporte y comunicaciones: <https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2018/12/pdf/5TZC2ZXKV13GOIBMVLUFISOYBAQT0NRPEYHCL.pdf>

mundial, B. (s.f.). *Banco mundial*. Obtenido de Banco mundial:

<https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?end=2017&location=s=PE&start=1990&view=chart>

ProInversión. (s.f.). *ProInversión*. Obtenido de ProInversión:

<https://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=8071>

QuestionPro. (s.f.). Obtenido de QuestionPro:

<https://www.questionpro.com/blog/es/investigacion-descriptiva/>

República, L. (16 de Agosto de 2008). *La República*. Obtenido de La República:

<https://larepublica.pe/archivo/368987-crisis-economia-memorias-del-fujishock>

Sacex consulting. (s.f.). Obtenido de Sacex consulting:

<https://www.sacexconsulting.es/principales-puertos-de-peru>

Schwab, K. (2018). *World Economic Forum*. Obtenido de World Economic Forum:

<http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

Solution, W. i. (s.f.). *World integrated Trade Solution*. Obtenido de World integrated Trade

Solution: <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/es/PER>

Tocto, V. A. (s.f.). *Las formas de inversión en infraestructura portuaria pública y privada en el Perú*. Perú.

Trade, S. (s.f.). *Santander Trade*. Obtenido de Santander Trade:

<https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/peru/economia>

TradeMad. (s.f.). *TradeMad*. Obtenido de TradeMad:

https://www.trademad.org/Product_SelProductCountry.aspx?nvpm=3%7c604%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1

FICHA BIBLIOGRÁFICA DE DOCUMENTO DE OPCIÓN DE GRADO

TÍTULO COMPLETO		
ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS EN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN PERÚ		
AUTORES		
Apellidos completos	Nombres completos	
Insuasty Sánchez	Valentina	
TUTOR DE TRABAJO DE GRADO		
Apellidos completos	Nombres completos	
Cardona Vargas	Jenny Andrea	
PROGRAMA ACADÉMICO		
Nombre del programa	Tipo de programa (marque con una x)	
Negocios Internacionales	Pregrado	X
	Especialización	
	Maestría	
CIUDAD	AÑO DE PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO	NÚMERO DE PÁGINAS
Bogotá	2019	19
PALABRAS CLAVES		
Español	Inglés	
Apertura económica	Economic opening	
infraestructura portuaria	Modernization	
Modernización	Politics	
Políticas	Port	
Puertos	port infrastructure	
terminales	Terminals	
RESUMEN (Máximo 250 palabras)		
<p>En el presente artículo se pretende conocer las políticas implementadas en Perú en materia de infraestructura portuaria, para evaluar que tan efectivas han sido y como han ayudado a mejorar la economía peruana. Para esto se realizó una investigación desde la apertura económica y como fue mejorando la infraestructura gracias a esta.</p> <p>Posteriormente, se analizaron las estrategias y/o políticas de modernización institucional, la incorporación de capital y la gestión de privados en la explotación de puertos y terminales que permitió mejorar la demanda de carga, incluyendo el tráfico de naves, volviendo más competitivo y eficiente al país en gestiones portuarias.</p>		

**LICENCIA DE USO A FAVOR DE LA FUNDACIÓN UNIVERSITARIA EMPRESARIAL DE LA
CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ – UNIEMPRESARIAL, POR PARTE DE
ESTUDIANTES.**

Los suscritos

Valentina Insuasty Sánchez con C.C. N° 1032498135

actuando en calidad de autor(es) de la (obra), (el trabajo de grado),
(presentación), (conferencia), (escrito en general, que lleva por título Estrategias
implementadas en infraestructura portuaria en Perú elaborada
para efectos de _____ (optar por el título) (participar en el
seminario o evento), de Negocios internacionales (Programa académico)

Hago entrega a UNIEMPRESARIAL de una copia de dicho trabajo académico en
formato digital o electrónico (CD-ROM, etc.) otorgando licencia o autorización de
uso sobre la misma, para que en los términos de la Decisión Andina 351, la Ley 23
de 1982 y demás normas aplicables, realice los actos de explotación de los
derechos patrimoniales y de manera especial, para que la divulgue, reproduzca,
comunique al público y la ofrezca en préstamo al público. La presente licencia o
autorización se extiende no solo a la fijación en medio o formato físico, analógico
o material, sino también al medio virtual, electrónico, óptico, usos de red, Internet,
extranet, intranet, repositorio institucional y demás formatos conocidos o por
conocer.

El autor de la obra, manifiesta de igual manera que la obra objeto de esta licencia
o autorización de uso es creación original y que se realizó sin infringir los derechos
de autor que le correspondan a terceros.

PARÁGRAFO: Si llegase a presentarse cualquier tipo de reclamación o acción por
parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en mención,
asumiré la responsabilidad, dejando indemne a UNIEMPRESARIAL y saliendo en
defensa de los derechos aquí autorizados.

Para constancia se firma el presente documento en Bogotá, el año 2019 del mes
marzo a los 26 días.

FIRMA

Firma Valentina Insuasty Sánchez C.C. 1032498135

Firma _____ C.C. _____

Firma _____ C.C. _____